

Morska woda, morska wola. Morze w polskim dyskursie kolonialnym

Sea water, sea will. The sea in Polish colonial discourse

Małgorzata Litwinowicz-Droździel

Uniwersytet Warszawski, Polska

e-mail: m.litwinowicz@uw.edu.pl

ORCID: 0000-0002-2886-428

Abstract

The text is a brief discussion of the process of “taming” the Baltic Sea in the Polish public discourse of the interwar period. The author recalls the absence of the sea in the imaginary of Polish modernity and follows the turn that took place after regaining independence: in the new Polish state, the short Polish coast tasked with fulfilling many expectations and carrying many meanings. The Polish Baltic Sea was expected to be industrialized and recreational, modern and natural, local and imperial. The text also deals with the topic of Polish colonial plans, which the author interprets primarily as an attempt to “export poverty” and solve social problems through their physical expedition overseas.

Keywords

Baltic Sea, colonies, Polish colonial thought, modernity, emigration, 19th century, 20th century

Polska otrzymała dostęp do morza na mocy Traktatu Wersalskiego, którego postanowienia weszły w życie w roku 1920. Przypięcztowaniem nowego stanu rzeczy były symboliczne zaślubiny Polski z Bałtykiem; głównym celebrazem uroczystości, która odbyła się 10 lutego 1920 roku w Pucku, był generał Władysław Haller. W obręb naszego kraju weszło ponad 140 km wybrzeża (licząc z Półwyspem Helskim mierzonym

z obydwu stron). Już samo ukonstytuowanie języka mówienia o dokonującym się tutaj procesie nie jest łatwe, bo z czym właściwie mieliśmy do czynienia? Odzyskaniem dostępu do morza czy jego uzyskaniem? Przyłączeniem Polski do Bałtyku czy może jednak odwrotnie? Dwudziestolecie międzywojenne było – to oczywiście przypomnienie – okresem realizowanych z wielką intensywnością przedsięwzięć infrastrukturalnych na wybrzeżu, ikoną tego pozostaje projekt i budowa portu w Gdyni oraz samego miasta, powstającego w błyskawicznym tempie. Było też czasem kształtowania nowej retoryki, czy lepiej byłoby powiedzieć – nowej opowieści o narodowej tożsamości i terytorium, które stać się miało nie tylko miejscem życia i pracy, ale też teatrem polskości.

Podręczniki do historii przypominają, że do śmierci Władysława IV Polska była krajem dość silnie z morzem związanym, wykorzystującym morską przestrzeń jako obszar działania handlowego i wojennego. Śmierć Władysława IV to rok 1648 i – posługując się pewnymi uogólnieniami – uznać możemy, że od tamtego czasu relacja Polski z morzem stopniowo się rozluźniała, traciło ono swoje znaczenie w polityce zewnętrznej i wewnętrznej. O Rzeczypospolitej tracącej na trzy tempa niepodległość pod koniec wieku XVIII nikt już chyba nie myślał jako o kraju nadmorskim, jakkolwiek z morzem związanym. Nawet jednak w czasach świetności społeczeństwo polskie nie było społeczeństwem żeglarzy, morskie przeprawy i związana z tym wiedza nie były nigdy wyraziście obecne w narodowych narracjach, na poły zaś legendarny odkrywca, Jan z Kolna, którego jako „naszego wielkiego żeglarza” chciałoby się powołać na świadka odwiecznej polskiej morskości, najprawdopodobniej był Duńczykiem.

Dla ukształtowania nowoczesnej geografii symbolicznej Polaków najważniejszy jest wiek XIX. To czas gruntownej przemiany tożsamości narodowej i przechodzenia (nie zawsze zresztą skutecznego – o czym w zasadzie przekonujemy się do dzisiaj) od obywatelstwa definiowanego politycznie, czyli polegającego na przynależności do stanu szlacheckiego, ku tożsamości budowanej na przeświadczeniu o wspólnocie etnicznej i kulturowej. Problematyka historii, projektowanie wspólnych dziejów Polaków jako (tylko do pewnego stopnia) inkluzywnej opowieści, upowszechnianej przede wszystkim przez druk i różne formy piśmienne, były ważnymi zwornikami nowej tożsamości i to one, wcześniej niż obieg wizualny, budowały polskie imaginarium. Sądzę, że w tym procesie odegrały swoją rolę nie tylko opowieści o historycznych zdarzeniach i umownie – „o królach i bohaterach”, tworzące zręby poszerzonej w stosunku do czasów i norm I Rzeczypospolitej wspólnoty narodowej, lecz (zwłaszcza od II połowy XIX wieku) także obrazy, pojawiające się na kartach ilustrowanych pism, krążące jako odbitki i pocztówki i układające się w rozmaite konstelacje widoków. Te pejzażowo-historyczne odkrycia (bo niejednokrotnie krajobraz był łączony z historycznością i traktowany jako świadectwo narodowego trwania) były lokowane w rozmaitych krajinach. Literatura romantyczna przyniosła nam kilka takich przestrzeni: puszcze Litwy i jej sielskie dworo-wioski, stepy Ukrainy stały się wyobrażeniową ojczyzną Polaków (skądinąd – ogromnie to ciekawe, że symbolicznymi matecznikami polskości stały się właśnie te przestrzenie, w których toczył się proces definiowania nowoczesnych

tożsamości narodowych – odpowiednio litewskiej, białoruskiej i ukraińskiej), odkryła też – wraz z Sewerynem Goszczyńskim – monumentalny krajobraz górski, czego wyrazem pozostaje *Dziennik podróży do Tatrów*. Jak wiemy – wszystkie te trzy **rodzime** krajobrazy, w których w nie całkiem możliwy do pojęcia sposób miał się osadzać i duch polski, i dramatyzm narodowej historii – staną się czynnymi toposami, które w praktyce wyobraźni (jeśli coś takiego, jak praktyka wyobraźni istnieje – a sądzę, że tak) odwiedzane, eksplorowane i zamieszkiwane będą przez cały wiek XIX, XX oraz fragment wieku XXI; w szkołach wciąż recytuje się wersy o „Litwie, ojczyźnie mojej”, a na weselach śpiewa o „zielonej Ukrainie” i marzeniu, by być tam pochowanym.

Przykładów eksploracji i mityzacji krajobrazu jest w literaturze polskiej wieku XIX wiele, jednak morze pojawia się w bardzo nielicznych tekstach. Wystarczy przypomnieć, że jeden z najsilniejszych morskich obrazów utrwalonych przez poczytną poezję romantyczną to jednak „suchego przestwór oceanu”. Można wziąć to odwołanie nieco żartobliwie, można uznać je za emblematyczne; można z nim polemizować, przypominając, że mamy przecież w tym samym cyklu sonetów Mickiewicza *Burzę morską*, Juliusz Słowacki wywiódł swoje teorie genezyjskie z obcowania z oceanem w Parnic, a Henryk Sienkiewicz przepłynął się okrętem na inny kontynent. Wszystko to jest prawdą, choć zaznaczyć warto, że żadnym z tych mórz **wpływających** na wewnętrzny krajobraz najcenniejszych twórców wieku XIX nie był Bałtyk, i to konkretne, nie-aż-tak-żnów odległe morze pozostawało w zasadzie przez cały wiek XIX przeoczone, jakby obce; wyobrażenia do niego nie lgnęła.

Podobnie rzecz ma się z malarstwem: nie istnieje polskie XIX-wieczne malarstwo marynistyczne i nie ma tutaj znaczenia czy przyglądamy się nurtowi, który moglibyśmy nazwać archeologią ducha rodzimego, a którego wyrazistym i znanym zbiorem przykładów pozostaje malarstwo Caspara Davida Friedricha (*Kredowe skały na Rugii*, *Morze lodu*, *Wschód słońca nad morzem* i inne prace), czy też dzieła malarskie wyrastające z fascynacji lokalnym krajobrazem i kulturą; świetną reprezentacją tego prądu są dzieła monachijszczyków, czerpiących jednak inspirację – znów – ze stepów Ukrainy czy barw Huculszczyzny. W rodzącym się w końcówce wieku XIX krajoznawstwie sprawy mają się podobnie: w wędrówkach łączących zainteresowanie środowiskiem naturalnym ze znakami historii pojawiają się rozmaite przestrzenie i ukształtowania terenu, ale Bałtyk nigdy do nich nie należy. Mentalnie w nim/nad nim nie mieszkaliśmy.

Dostęp do morza staje się palącą kwestią (z pewnym nadmiarem retorycznym powiedzieć możemy, że można ją było ugasić wyłącznie słoną wodą) w dobie formowania niepodległego państwa, jego kształtu i polityk.

Morze – miłością narodu i nadzieją młodych pokoleń – brzmi tytuł artykułu Zygmunta Landfisa w wydawnictwie podsumowującym działalność Ligi Morskiej i Kolonialnej w obwodzie Lida w latach 1932–1937. W materiałach propagandowych dotyczących celów i sensu polskiej ekspansji kolonialnej zwraca uwagę siła i znaczenie wątku morskiego, organ Ligi zaś, która z czasem stanie się już nie Rzeczna, lecz Kolonialna, nazywa się „Morze”. Od 1930 roku miesięcznik ten ukazuje się z dodatkiem „Pionier Kolonialny”.

Jeśli sięgniemy do numerów pisma, dostrzeżemy, że układ umieszczanych w nim artykułów jest oparty na zasadzie pewnej powtarzalności: właściwie każdy artykuł wstępny z „Morza” mówi o tym, że warunkiem państwowej siły Polski jest dostęp do morza i wykorzystanie związanych z nim okazji militarnych i handlowych. Oraz o tym, że polska świadomość morska jest niska, że trzeba pracować na rzecz jej zwiększania (w latach 30. wspomina się o tym, że „na tej niwie osiągnięto już pewne rezultaty”). W roku 1924 przypomina się słowa prezydenta Mościckiego o swobodnym oddechu narodu nad morzem, a popularyzowanie myśli o Polsce nad Bałtykiem nazywa się „ewangelią polskiej idei morskiej”, w dziesiątą rocznicę uzyskania dostępu do morza Eugeniusz Kwiatkowski przypomni o strategicznym znaczeniu akwenu („Morze” 1930, nr 4), ale też o nieustającej potrzebie zwiększania „morskiej świadomości” w społeczeństwie. W tym samym numerze B. Krzywiec w tekście *Frontem ku morzu* zaznacza raz jeszcze, że poczucie istotności spraw morskich w społeczeństwie polskim było w momencie uzyskania dostępu do Bałtyku bardzo niskie i w zasadzie wciąż takie pozostaje, a właśnie LMiR stawia sobie zadanie podnoszenia tej świadomości. Publikowane w „Morzu” teksty zdają się każdorazowo podejmować próbę zagospodarowania tematów, które były uznawane za najważniejsze. Jest to – jeśli weźmiemy pod uwagę 147 km wybrzeża, z czego tylko część to dostęp do otwartej wody – naprawdę długa lista intensywnych obowiązków, które miał wziąć na siebie ten niezbyt rozległy i dotychczas pozbawiany symbolicznych sensów krajobraz.

Wracają więc kwestie strategiczne (geopolityczne znaczenie dostępu Polski do morza), które łączą się z kwestiami historycznymi, ilustrowanymi przez artykuły o morskiej historii Polski (np. tekst Henryka Bagińskiego *Kto zwycięży*, „Morze” 1930, nr 4); one kierują uwagę ku stale obecnym wątkom kontrniemieckim i germanofobicznym. Pozwalam sobie rozróżnić tutaj te dwa określenia, które wydają się tożsame, i skomentować to rozróżnienie tak: narracja kontrniemiecka dotyczyła polityki Niemiec, wdrażanej na terenie Prus Wschodnich i Wolnego Miasta Gdańsk. Z dzisiejszej perspektywy nawet przy najbardziej krytycznym oglądzie polskiego nacjonalizmu trudno jest te teksty uznać wyłącznie za świadectwo polskiej ksenofobii: polityka i praca propagandowa Niemiec w latach 30. była polityką zawłaszczania i konfrontacji, a lęki wobec niej wydają się raczej świadectwem przytomnego rozeznania spraw niż uogólnionego „lęku przed obcymi”. Towarzyszyły temu jednak orzeczenia świadczące o tym, że agresywna polityka Niemiec realizowana w międzywojniu jest manifestacją nieco tajemniczego bytu, którym jest „duch germański” (nie bardziej przecież tajemniczy od dowolnego odpowiednio animowanego ducha jakiegokolwiek narodu). Stąd zaś prowadziły nici łączące bieżącą sytuację polityczną z uogólnioną odwiecznością, czyli praktyka dyskretnego przepisywania bieżącej polityki w mitologię: w niej **odwieczne** były zarówno obecność Polski nad Bałtykiem, jak i germański czynny wobec tej obecności sprzeciw.

Morze okazało się również jednym z katalizatorów opowieści o modernizacji. Jej ikoną pozostaje Gdynia – błyskawiczna budowa portu i miasta. Tempo przemiany niewielkiej wioski w transatlantycki port i modernistyczne miasto może być dziś

komentowane – w zależności od preferencji ekopolitycznych – jako imponujące bądź przerażające. Mówi się również o nowo powstałych ośrodkach na Mierzei Helskiej (Jastrzębia Góra, Hallerowo, Nowa Wieś, Jurata), budowie asfaltowych dróg, które do tych miejscowości prowadzą, i o przemianie krajobrazu, którego architektonicznym elementem były niewielkie drewniane domki rybackie, przemienione dotknięciem nowoczesnego państwa polskiego w zelektryfikowane, komfortowe wille. „Wybrzeże przestało być pustkowiem” – konstatował Wacław Gajewski¹ w tekście rejestrującym przemiany cywilizacyjne w nadmorskim pasie, przeciwstawiając osiągnięcia młodego państwa polskiego stanowi wyjściowemu, który wypada określić jako „nicość” („Cały pozyskany w 1919 roku brzeg morski to były piachy, nieużytki”), i podkreślając, że ponieważ polski odcinek wybrzeża jest niewielki – należy każdą piędzią gospodarować bardzo oszczędnie. Innymi słowy – wpisać w krótką linię brzegową możliwie wiele funkcji rozumianych na dwa sposoby: praktycznie oraz symbolicznie. Zagospodarować, eksploatować, ale też wyhodować tam właśnie nową opowieść i nowy pejzaż, które będą sprzyjać uspołnieniu narodowej wspólnoty. Problem środowiskowej ochrony wybrzeża nie będzie się pojawiał w narracjach kolonialnych, choć przyrodnictwo, idea ochrony ekosystemów, zakładania rezerwatów i parków narodowych to w dwudziestolecu żywe części publicznych sporów i politycznych projektów.

Dostęp do morza oznacza też otwarcie dyskusji o monetyzacji i militaryzacji Bałtyku. Dla pierwszej najważniejsze było rybołówstwo i reorganizacja tradycyjnych schematów pracy rybaków bałtyckich tak, by stała się ona częścią polityki ekonomicznej państwa, a nie jedynie lokalnym zatrudnieniem. Dla drugiej – zagadnienie marynarki wojennej, jej rozbudowy i funkcjonowania wobec realnych zagrożeń wojną, ale również dla wyobrażeń Polski mocarstwowej.

Dołożono jeszcze do tego funkcję rekreacyjną – niedostępny dotąd Bałtyk stać się miał celem nie tyle wymagających krajoznawczych peregrinacji, co wakacyjnych podróży, łatwiejszych znacznie dzięki linii kolejowej w szybkim tempie zbudowanej w pierwszej dekadzie niepodległości: wszystko, by wybrzeże stało się bardziej przystępne. Jacek Rościszewski w *Wędrownkach po naszym wybrzeżu przed wojną* podkreślał dawny brak zainteresowania Polaków wyprawami nad morze i wskazywał właśnie na komunikacyjną i infrastrukturalną niedostępność wybrzeża jako główną tego przyczynę. Jeżdżono ewentualnie do Sopotu (który autor nazywa „Sobotami”), cały Półwysep Helski dostępny był właściwie tylko pieszo lub furmanką, a nocleg można było znaleźć „kątem” jedynie w rybackich chałupkach. „Morze” w roku 1930 donosiło na przykład o budowie w Gdyni dużego domu wypoczynkowego dla stu rodzin robotników kolejowych z „byłej dzielnicy pruskiej” z inicjatywy ministra transportu Alfonsa Kühna. O rosnącej dostępności i przyjazności wybrzeża świadczyć miały rozmaite teksty popularyzatorskie – jak mikroreportaż napisany przez dwie młode dziewczyny, które spontanicznie wyruszyły na kajakową wyprawę Wisłą do ujścia i aż na Hel, czy

¹ Władysław Gajewski, *Regulacja wybrzeża*, „Morze” 1930, nr 9.